MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Aargang I | Den 5 Maj 1906 | Nr. 2

Bemærk
Priserne
i
Vinduerne!

Et stort Parti **1ste Kl. Cykler** fra et **Fallitbo** realiseres til hidtil ukendt billige Priser.

Vort anerkendte Firma garanterer og indestaar for disse Cyklers Godhed.

Priserne paa vore velrenommerede **danske Cykler** og Motorcyklen

„ELLEHAM"

er i Aar nedsatte.

SEMLER & MATTHIASSEN
NØRREVOLD NR. 12

Rambler Automobiler
Motor-Lastvogne
Chic Benzin Baadmotorer

anbefales.

Paul Christensen
Frederiksborggade 6

Original
Peugeot
Motor-Rem.

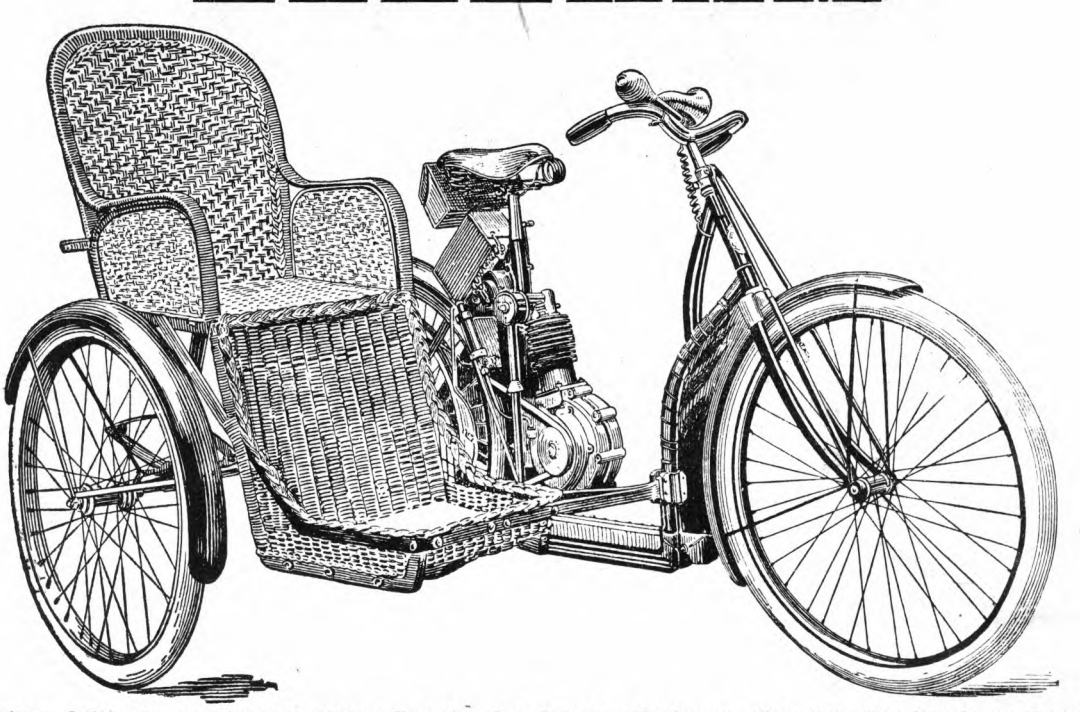
Har givet glimrende Resultater. Sidste Aar solgt over 2 Km.

C. Th. Rom & Co.

Dansk Automobilfabrik
& Handelsaktieselskab — St. Kongensgade Nr. 63

Specialitet:
Motorvogne og Baadmotorer

ELLEHAM



Bedste, billigste og sikreste Motor-Køretøj for Læger, Dyrlæger, Agenter, Handlende og Landmænd, leveres med Paahængsvogn, Sidevogn eller Sidetransportvogn.
Faas ved Henvendelse til enhver Forhandler og til Patentbanken, Vestervoldgade Nr. 4 B.

ADLER Cycle-Aktieselskab.

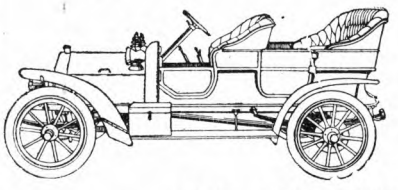
Cycler: Prima anerkendt Fabrikat, fuldt garanteret fra Kr. 125.

Adler Motorcycler: Mest bekendt af alle Fabrikata som absolut driftsikre og elegante.

Adler Motorvogne: uovertruffen Fabrikat med Hensyn til Paalidelighed, lydløs Gang og Elegance.

Detail Udsalg: Frederiksborggade 43.
(Hj. af Søtorvet).

„Oldsmobile".



Mest driftsikker.
—
Lettest at behandle.

T. T. NIELSENS
AUTOMOBIL-LAGER
Turistvogne. — Varevogne.
Ny Toldbodgade 6 & 8. „Larsens Plads".

HELLESENS TØRELEMENT
Bedste Tændebatteri
for **Automobiler, Motorcycler, Baade og stationære Motorer.**
VARIGHED, TYPE O Nr. 4:
op til 1500 Kilometer og mere.
Billigere og bekvemmere i Brugen end Akkumulatorer.
Leveres i alle Størrelser og Former.
Guldmedaille Paris 1900.
Hellesens Enke & V. Ludvigsen,
København. Telefon 2553 & Strandvej 257.

MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 2. **Lørdag den 5. Maj 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth*, Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge*, Næstformand; Grosserer *Holger Hassel*, Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block*, Formand; Grosserer *Paul Christensen*, Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen*, Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen*, Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Fra *„Børnehjælpskomiteen"*, *„Universitetskvarteret"*, har Foreningen modtaget følgende Skrivelse:

Nørregade 34, den 28. April 1906.

Til „Foreningen for Automobilismens Fremme".

Børnehjælpens Komité for Universitetskvarteret, som i Fjor fik foranstaltet en Indsamling ved Hjælp af Automobiler, har ogsaa i Aar faaet denne Side af Børnehjælpsarbejdet overdraget af Hovedkomitéen.

I denne Anledning tillader vi os at henvende os til den ærede Forening med Forespørgsel om, hvorvidt den vil være villig til at stille Automobiler til Disposition for et Tog gennem Byen.

Det skulde glæde os meget at finde Imødekommenhed fra Foreningens Side, og vi haaber, at vi i saa Fald ved fælles Hjælp skal faa noget baade smukt og stilfuldt ud af det, og tillige den Tilfredsstillelse, at der bliver et godt Udbytte til det gode Formaals Fremme.

Deres ærbødige
P. B. V.

H. Scharling,
Professor, Formand.

V. Figgé,
Redaktør, Sekretær.
Nørregade 34.

I Henhold til ovenstaaende opfordres Medlemmerne tillige med andre Automobilejere, der maatte være villige til at yde deres Assistance paa Børnehjælpsdagen den 9. Maj, til omgaaende at give Meddelelse herom til Foreningens Sekretariat.

Bestyrelsen.

Hvad vi kan og hvad vi vil!

I vor Prolog i vort første Nummer fremhævede vi udtrykkelig vort Maal og vor Opgave: at opnaa **Frihed** *til at færdes* **hvor** *vi vil og* **naar** *vi vil med Automobiler, rettere sagt, det eneste vi vil, er jo kun Ligeberettigelse for Automobilet med alle andre eksisterende Køretøjer. Vi vil ikke behandles som en Pariakaste, ganske simpelt, fordi det er meningsløst. Vort Arbejde vil blive et Undermineringsarbejde, roligt og støt vil vi arbejde os længere og længere ind, indtil den Dag kommer, da Minen ligger færdig, fuldført i alle sine Gange, de elektriske Ledninger i Orden, saaledes at et Tryk paa en Knap bringer* **den** *Dynamitpatron til at springe, som med det samme bortsprænger alle gamle og taabelige Fordomme, hvirvler Støv og gulnede Dokumenter op i Statskontorerne og — renser Luften.*

Og vi skal trykke paa Kontakten med koldt Blod; thi vi ved, at vor Sag er god. Den vil skabe Levebrød for Tusinder af Hænder her hjemme, den vil bringe Flugt og Fart i Industrien, som trænger haardt, og den vil bringe Liv i Forretningslivet. Vi **véd**, *at den vil gøre det, fordi den har gjort det og for hver Dag der gaar,* **gør** *det i stedse stigende Grad i Udlandet.*

Vi tager fat med ungt Mod og friske Kræfter, thi Fremtiden tilhører **os** *og vor Sag. Lad saa dem, som stritter imod og hager sig fast i deres Kontorstole, blive siddende, hvor de er, lad dem beholde deres Fortid! Men lad os ikke tillade dem at blande sig i vore Sager!*

Som sagt, vi vil grave os maalbevidst fremad og vi har i Sinde at bruge alle Midler for at naa frem; vi véd, at gør vi intet **selv**, *er der ingen andre, som vil røre deres Haand til Fremme af vor Sag; vi vil gaa angrebsvis tilværks, hvis det er nødvendigt, ogsaa dette kan vi gøre med rolig Samvittighed, thi de nuværende Myndigheder har sandelig aldrig taget med Silkehandsker paa* **os!**

Da de første Automobiler for nogle ganske faa Aar siden kom til København, mødtes de med Nysgærrighed; derpaa tog dette moderne Køretøj Interessen fangen i en alvorlig Grad hos enkelte, og den næste Følge deraf var, at vi fik en Lov, som svinebandt Automobilismen paa Hænder og Fødder. **Nu** *har Interessen ude blandt den oplyste Del af Befolkningen vokset sig saa stærk, og Misfornøjelsen med Loven ulmet saa længe, at det blot gælder for os om at faa den stærkt ulmende Misfornøjelse til at slaa ud i klare Flammer — og vore Midler?*

Ja, vi har allerede betonet, at Fremtiden hører os til, vi véd det, fordi vi selv har set den samme Sag udvikle og afvikle sig, uden ydre Paavirkning i ethvert enkelt af Evropas Lande, og da forresten i alle andre Lande, saa langt Civilisationen rækker, og vi har set Automobilet gaa sejrrigt ud af Kampen overalt. Vi véd, at det hele kun er og bliver et Tidsspørgsmaal for os. Allerede nu har Myndighederne skruet Danmark ca. 10 Aar tilbage i Udviklingen, naar sammenlignes f. Eks. med Forholdene i Frankrig, men nu kan det være nok.

Lad os faa de Bomme væk, som spærrer Danmarks dejlige Landeveje for Automobilbevægelsen, og lad det blive gjort saa hurtigt som muligt!

I vor moderne Tid koster hver Time, der gaar, Penge, og Landet har allerede nu tabt Millioner ved at have forsømt sin Automobilindustri i en saa uforsvarlig Grad, som det har gjort til Dato.

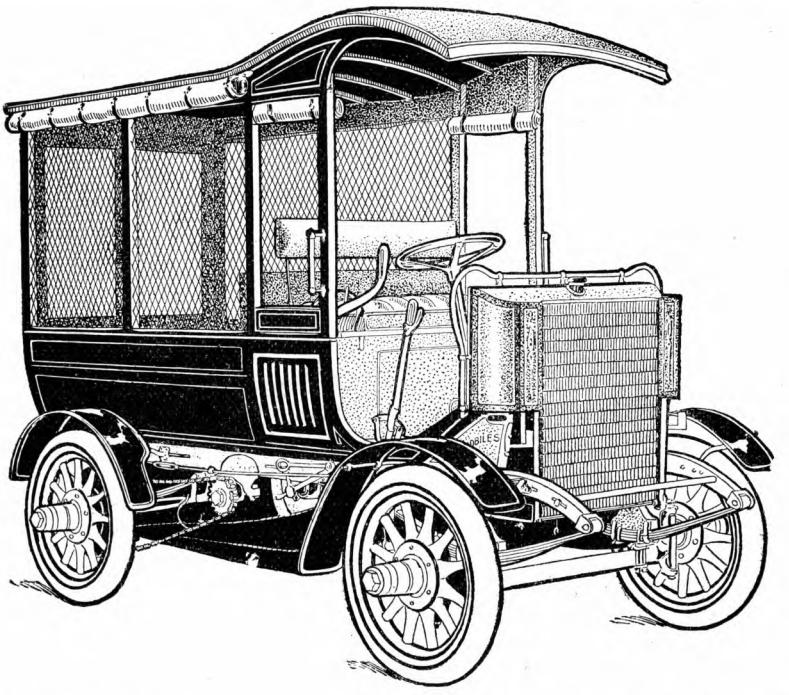
Det virksomste Middel, vi holder i vor Haand, er Oplysningen. Lad os lære Folk, hvad de opnaar ved at fremme Automobilismen, og de skal da nok komme af dem selv for at stille Krav om Ændring af Loven! Vi vil endvidere bringe den Del af Publikum, som enten ikke kan eller ikke vil forstaa, til at anerkende den Magt, Pressen har i det moderne Samfund. Og til Slut endnu et tredie, i Virkeligheden det virksomste Middel paa Vejen mod Maalet.

Saalænge Verden har bestaaet, har den stærkeres Ret altid været den solideste. Der tages intet Hensyn til, om en Sag er god eller ej, den, der er stærkest, er ogsaa den, som bestemmer, **hvor** *Skabet skal staa.*

Godt, lad os da sørge for at blive de stærkeste, lad os agitere for vor Sag, lad os danne Foreninger og Korporationer, saaledes at vi en skønne Dag kan møde med vore Krav paa en saadan Maade, at Myndighederne vil blive tvungne til at gaa frivilligt med. Og først, naar den Dag kommer, er Automobilismens nye Ære oprunden.

Vi beder derfor alle, som staar Automobilismen nær, eller interesserer sig for vor Sag: Hjælp os i vort Arbejde! Gør som vi, tag fat **straks!** *Og hjælp os til at vinde frem* **jo før, jo heller.**

Motorius.



Oldsmobile.

En Prøve over 5000 Miles fra San Francisko til New York.

Er der noget Automobil, hvis Navn er blevet populært over hele Verden, saa er det „Oldsmobilet". Og i dette Sammenhæng maa Ordet „populært" tages i bogstavelig Betydning, thi Oldsmobilet er „Folkets" fremfor noget andet mekanisk Køretøj.

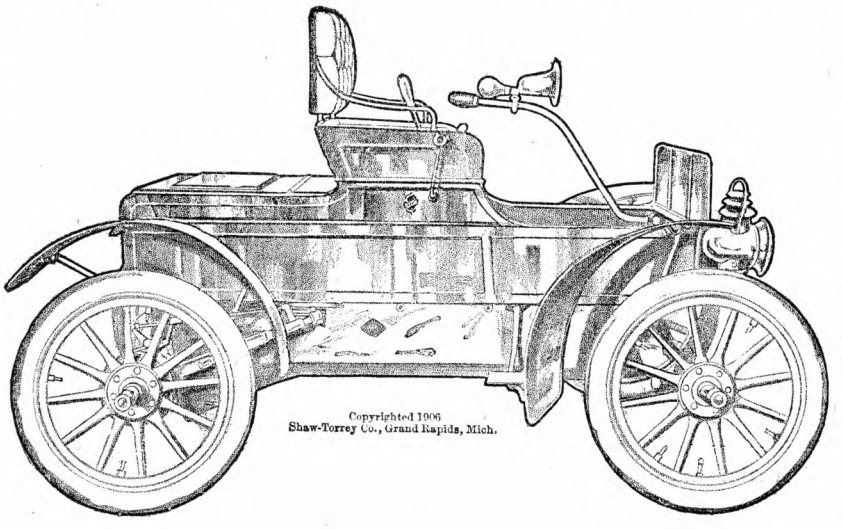
Dets Udbredelse er ganske enestaaende, ikke blot i dets Hjemland, Nord-Amerika, men ogsaa saa godt som i alle eksotiske Lande og fremfor alt i hele det civiliserede Europa. I Frankrig som i England, i Tyskland som i Østrig — overalt møder man Oldsmobilet; ja, selv i vort eget automobil-fattige Land, hører den lille lydløse og fikse To-Mandsvogn til de hyppigste Motor-Fremtoninger.

Denne store Udbredelse, denne uhyre Popularitet skylder Oldsmobilet ikke alene sin rimelige Pris, som gør dens Anskaffelse overkommelig for alle dem, der overhovedet med Fordel kan anvende Automobilet i deres Forretning, men navnlig dets talrige gode Egenskaber.

Let bygget og dog holdbar, næsten lydløs i Gangen og dog med kraftig Maskine trænger det frem over alt, tilbyder sin Tjeneste til alle og enhver og udfører denne Tjeneste, støt og paalideligt, aldrig svigtende med et Minimum af Bekostning og Tilsyn. Tilmed bygges det nu i en Mængde forskellige Typer, saa at ethvert Krav og enhver Smag kan tilfredsstilles.

Vi bringer i Dag et Par Afbildninger af disse Typer. Først en Varetransportvogn, særlig egnet for tungere Varer som Vinflasker, Papir, Isenkræmmersager o. s. v. — Dernæst den gammelkendte to-Personers Vogn, saaledes som man allerede nu i aarevis har set dem paa Danmarks Landeveje.

Modellen 1906 er bleven betydelig forstærket: Motoren er vokset fra 5 til 7 H. K., Stel og Hjul er blevet solidere og Fjedringen meget blødere og behageligere end nogensinde før.



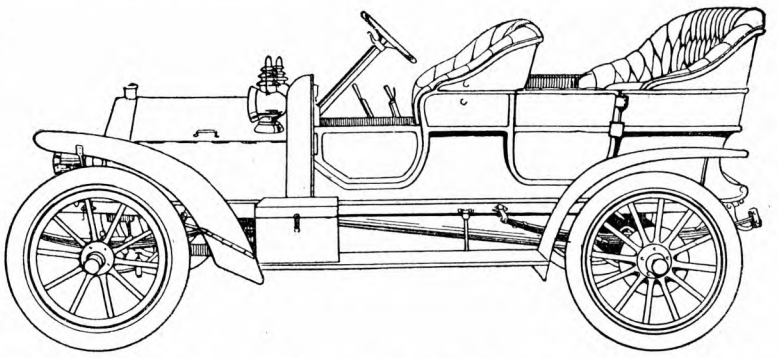
Vi viser en Omnibus til 10 Personer. Denne Type er ganske ny. Det er et glædeligt Tidens Tegn, at en saa anerkendt Fabrik som „Oldsmobile" giver sig i Lag med denne vigtige Del af

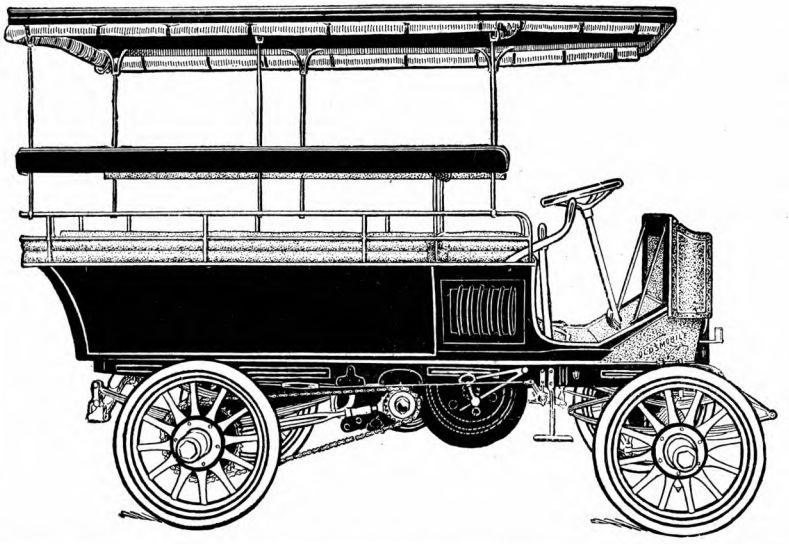
DUNLOP
er
anerkendt
som
ENGLANDS
BEDSTE
MOTOR
RINGE

Automobilismen. Den grundige Erfaring, som Fabrikken har høstet gennem sin storslaaede Produktion, er den sikreste Garanti for, at „Oldsmobile-Omnibussen“ vil blive et af de mest holdbare og driftssikre Befordringsmidler i den offentlige Trafiks Tjeneste. —

Endelig afbilder vi „Oldsmobile“-Turistvognen. Denne Type er en Indrømmelse til den mere velhavende Del af Publikum, som ikke vil nøjes med jævne smaa Vogne, men dog gærne vil sikre sig „Oldsmobile“s Soliditet samtidig med, at de er „flot kørende“. Maskinen i denne Vogn er vandret liggende, med to modsat anbragte Cylindre $5^1/_4 \times 6$ “ og 20 H. K. —.

Som et Bevis for „Oldsmobile“s Præstationsevne anfører vi Resultatet af en Prøvefart over 5000 Miles, som for nylig blev udført af to unge Mænd i et Oldsmobile af mindste Type fra San Francisco til New York. Turen blev udført under officiel Kontrol, idet de to Automobilister formaaede Borgmesteren i San Francisco til at skrive et Brev til sin Kollega, Borgmesteren i New-York, hvilket de to unge Mænd saa paatog sig at bringe ham i Hænde ved Hjælp af „Oldsmobilet“ tværs gennem Ørkner og Stepper og over de vanskeligste Bjærgstier og Sumpegne.





Hele Turen varede i 73 Dage, hvoraf det dog kun var muligt at køre i de 48. Saaledes tilbagelagdes i Gennemsnit over 100 Miles pr. Køredag. Benzinforbruget paa hele Turen var kun $239^1/_2$ Gallon, d. v. s. omregnet i danske Maal: 0,85 Pot pr. dansk Mil.

AGT NØJE PAA DET ENGELSKE VAREMÆRKE

Automobilerne.

Berlinske Automobilkredse er i disse Dage blevet stærkt opmuntrede ved en Udtalelse af Kejseren, som ordret skal lyde saaledes:

„Siden Jeg er begyndt at benytte Automobil i Berlin og Potsdam, sparer Jeg en Mængde Tid; det nye Befordringsmiddel er dog overordentlig praktisk.“

Chauffør-Skole i München.

En Del Sportsmænd i München har sluttet sig sammen i et Aktieselskab for at oprette den „Første bayeriske Chaufførskole“. Undervisningen finder Sted under Ledelse af en dygtig Fagmand og omfatter: Kørsel med Automobiler af alle Systemer, alle mulige Reparationer af Maskiner og Ringe, Automobilkonstruktion, Kunsten at læse Kort, Lovkyndighed, navnlig de forskellige Færdselsreglementer o. s. v., saavel som Hjælp i Ulykkestilfælde. Undervisningen begynder allerede i Maj Maaned.

Motorismen vokser i London.

Ifølge Beretning fra *London Country Council* blev der hos Politiet indskrevet ikke mindre end 285 Motorvogne og 130 Motorcycler. Der blev udstedt 2319 Kørebeviser og indført 209 Ejerskifter.

1. Februar 1906 løb i London: 9049 Motorvogne og 5138 Motorcycler.

Continental-antiglide-Dæk

NUTIDENS
MEST FULDKOMNE OG
VIRKNINGSFULDESTE

IKKE-GLIDENDE

AUTOMOBIL

PNEUMATIK

Paa Grund af en egenartet ny Fabrikationsmetode egner den sig ogsaa til hurtige Vogne og lange Ture.

Continental-Caoutchouc-
und Gutta-Percha-Co., Hannover.

Repræsentant for Danmark:

Hans Voigt, Ny Vestergade 18, Kbhvn. B.

Telefon 7252.

Wolverine

Baade-Motorer

fra 3 HK. til 200 HK.

Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftig med

Petroleum

som med Gasoline.

Elektrisk Tænding

Øjeblikkelig Igangsættelse.

Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige** og **paalidelige.**

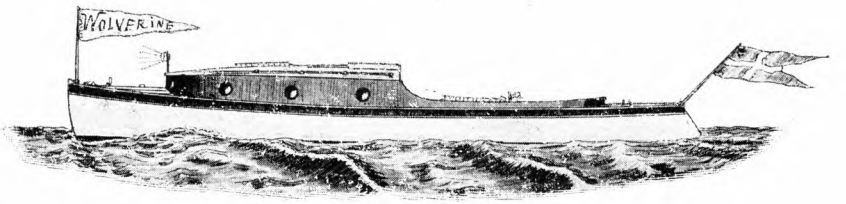
Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende.

WOLVERINE MOTOR WORKS

VED **H. JACOBSEN**

VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.

Telefon Nr. 3377. **Telegram-Adr.: „Wolverine".**



34 Fods Motorbaad „Wolverine", 12 HK. Motor

Motorbaade.
Damp & Petroleum.

(Følgende Artikel er forkortet efter det italienske Blad „*La Rivista Nautica*". Som man vil se, er den en Kommentar til nogle Bemærkninger af en Medarbejder ved det engelske „*Motor Boat*", og da den saaledes paa en vis Maade er kosmopolitisk og tilmed berører den danske Baade-Motor-Industri, har vi ment den af Interesse for vore danske Læsere som et internationalt Syn paa det for os saa vigtige Spørgsmaal om Petroleums eller Benzins Anvendelse til Baademotorer).

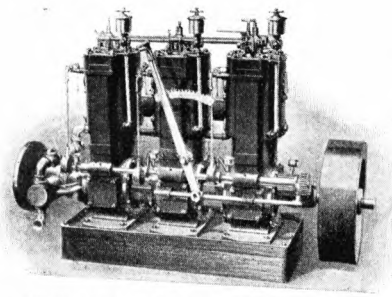
Opgaven for denne Artikkel er, efter Duplex, Medarbejder ved det engelske Tidsskrift „The Motor Boat", at fremstille Spørgsmaalet om Kampen mellem Damps & Petroleums Anvendelse til Baadmotorer, idet vi under Begrebet „Petroleum" tillige indbefatter Benzin.

Som man ved, lider Eksplosionsmotoren under en følelig Mangel: den er ikke, som Dampmaskinen, i Stand til at skifte Omdrejningsretning.

Takket være den omstyrbare Skrue er Motorbaadene dog i Stand til at gaa baade frem og bak efter Førerens Ønske.

Hidindtil er den omstyrbare Skrue ganske vist kun blevet anvendt ved smaa Baade eller ved Baade, forsynede med Hjælpemotorer, men foruden den omstyrbare Skrue er der dog ogsaa et andet Middel til at frembringe Baglænsgangen.

Den bekendte Yarrow har fornylig konstrueret en 60 Fods Baad, 9 Fods Bredde, hvormed han uden Vanskelighed har tilbagelagt længere Strækninger med 26 Knob i Timen. Den blev drevet af 5 Motorer paa 75 HK. fordelte i Grupper; en Gruppe paa to Motorer i Tandem tilhøjre, en tilsvarende Gruppe tilvenstre og den tredje Gruppe, bestaaende af en enkelt Motor, anbragt midt imellem.



„Wolverine", 2 Takt — 3-cylindrede Motor.

De to Sidegrupper lader hver deres 150 HK. virke paa en Skrue, som driver Baaden fremad.

Central-Motoren paa 75 HK. arbejder derimod paa en Skrue, som udelukkende benyttes, naar Baaden skal gaa baglæns.

Damp og Petroleum kan saaledes siges at staa omtrent lige med Hensyn til Manøvreringsevne.

Hvad angaar Igangsætning og Standsning, har Petroleum nogle Fordele fremfor Damp.

Med Hensyn til Støjen er Dampmaskiner nutildags saa godt som lydløse; men paa den anden Side maa det erkendes, at Eksplosionsmotorens Konstruktører med Held har gjort sig Umage for at dæmpe Støjen ved deres Maskiner. En moderne 4-cylindret, eller bedre 6-cylindret Baademotor er fuldt saa lydløs som den bedste Dampmaskine.

ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
ER
VERDENS
FINESTE
FABRIKAT

25 Fods Lystbaad „Joy" med 4 HK. Wolverine-Motor.

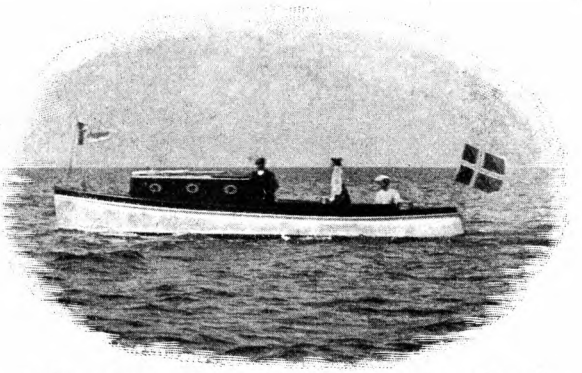
I Marinebaade — Torpedobaade o. lign. — har Petroleum langt Overvægten over Damp, hvad angaar Usynligheden.

Om Dagen vil selv de bedste Kul, som brænder under en Torpedobaads Kedel, efterlade synlig Røg og om Natten vil de Smaagnister, som ufejlbarligt af Trækket rives med ud gennem Skorstenen, forraade dens Nærværelse for Fjenden.

I England har man nylig anstillet sammenlignende Forsøg mellem Dampbaade og Motorbaade af omtrent samme Dimensioner. Det er netop paa disse Forsøg, at Forfatteren af Artiklen i „The Motor Boat" støtter sine Argumenter.

Under Overskriften: „*Igangsætningstiden*" skriver han saaledes:

„Her ligger utvivlsomt den største Fordel ved Eksplosionsmotorerne. Ved Forsøgene viste det sig, at en Dampbaad behøvede i det mindste 10 Minutter for at blive sejlklar. Ganske vist paastod man, at den samme Baad, naar Rørene var rensede og man benyttede en Haand-



26 Fods Lystbaad „Jap", 9 HK., 3-cylindret Wolverine-Motor.

ventilator, kunde komme under Tryk paa $6^1/_2$ Minut.

Men med Eksplosionsmotoren er et saa kort Tidsrum Reglen og ikke Undtagelsen. Man gaar ombord, aabner Hanen for Petroleum'en, drejer Haandsvinget en eller to Gange rundt — og Maskinen er i Gang — simplere kan det ikke være for Amatøren, der maa undvære Mekaniker."

Hvad angaar den Plads, som Motoren optager, er det ganske overflødigt at anføre, hvad ethvert Barn ved, at en hvilkensomhelst Eksplosionsmotor altid optager mindre Plads end en Dampmaskine af tilsvarende Styrke.

En anden stor Fordel ved Eksplosionsmotoren er, at den ikke udkræver en særlig Mekaniker til at passe den, hvilket er uomgængelig nødvendig ved en Dampmaskine.

Den sidste Fordel vurderes højt i Fiskerbaadsmotorerne i Tyskland og Frankrig og ganske særlig i Danmark. Nutildags har saa godt som enhver dansk Fiskerbaad en lille Hjælpemaskine (ikke drevet ved Benzin, men simpelthen ved almindelig Belysnings-Petroleum), som hjælper Baaden ud til Fiskerplads, trækker Nettene, haler dem ind igen, og bringer Baaden tilbage.

Den engelske Forfatter behandler ogsaa indgaaende Spørgsmaalet om Anskaffelsessummen, men hvad han siger om dette Punkt, henføres udelukkende til det engelske Marked, saa at de Tal, han giver, og de Slutninger, han drager af dem, kun passer for engelske Forhold.

For Italien vilde man sikkert faa andre Tal.

Alligevel kunde det maaske have Interesse, ordret at oversætte dette Sted hos vor engelske Kollega:

„Som Følge af den store Forskel i Priserne i Fabrikkernes Kataloger, Forskel, der følger dels af Motortyperne, dels af Arbejdets Kvalitet, er en nøjagtig Sammenligning umulig. Efterstaaende Tabel giver derfor kun Priserne for Petroleumsmotorer fra Thornycroft og paa Dampmaskiner fra Simpson, Strickland & Co., fordi disse to Firmaers Katalogpriser omfatter nogenlunde de samme Motortyper og fordi begge to leverer ganske udmærkede Produkter.

Man ser, at under 55 HK. er Petroleumsmotoren den billigste og over denne Kraft er det Dampmaskinen, som tager Têten.

Petroleum			Damp		
HK.	Pris pr. HK. £	sh.	HK.	Pris pr. HK. £	sh.
$6^1/_2$	21	6	5	30	
$12^1/_2$	16	6	$15^1/_2$	16	9
25	13	9	22	14	2
55	10	6	$52^1/_2$	10	6
$82^1/_2$	10	1	$76^1/_2$	9	6
$108^1/_2$	9	7	$199^1/_2$	9	
			229	8	3

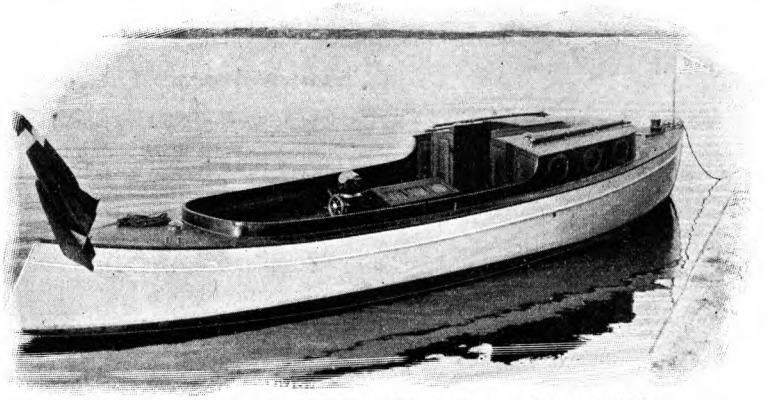
HK. er henført til Kedlen; Priserne omfatter Maskinen komplet med Skrue, Aksler etc.

De, der kun har Brug for smaa Motorer, vil altsaa se, at de for samme Penge kan faa flere HK. af en Petroleumsmotor end af en Dampmaskine."

Foruden disse Betragtninger kunde man maaske fremføre nogle andre, der ikke er slet saa gunstige for Petroleumsmotoren. Der er dog kun en enkelt af disse, der har større praktisk Betydning og det er Spørgsmaalet om Forsyning med Brændselsmaterialier.

Kul kan man faa overalt, medens der er flere Havne, hvor man ikke kan faa Petroleum og hvor man ikke kan lade Akkumulatorer. Til Gengæld indtager Petroleum et mindre Rumfang og giver derfor Motorbaaden en større Virkekreds.

Men Vanskeligheden ved at skaffe Petroleum eller Benzin overalt i Forbindelse med Dampbaadenes — i hvert Fald for Tiden — ubestridelig højere nautiske Egenskaber, maa ikke lades ude af Betragtning, naar det drejer sig om egentlig søgaaende Baade. — I Flod- eller Kystfart er Spørgsmaalet forlængst afgjort i Eksplosionsmotorens Favør.



30 Fods Lystbaad „Go-on" med 9 HK. 3-cylindret Wolverine-Motor.

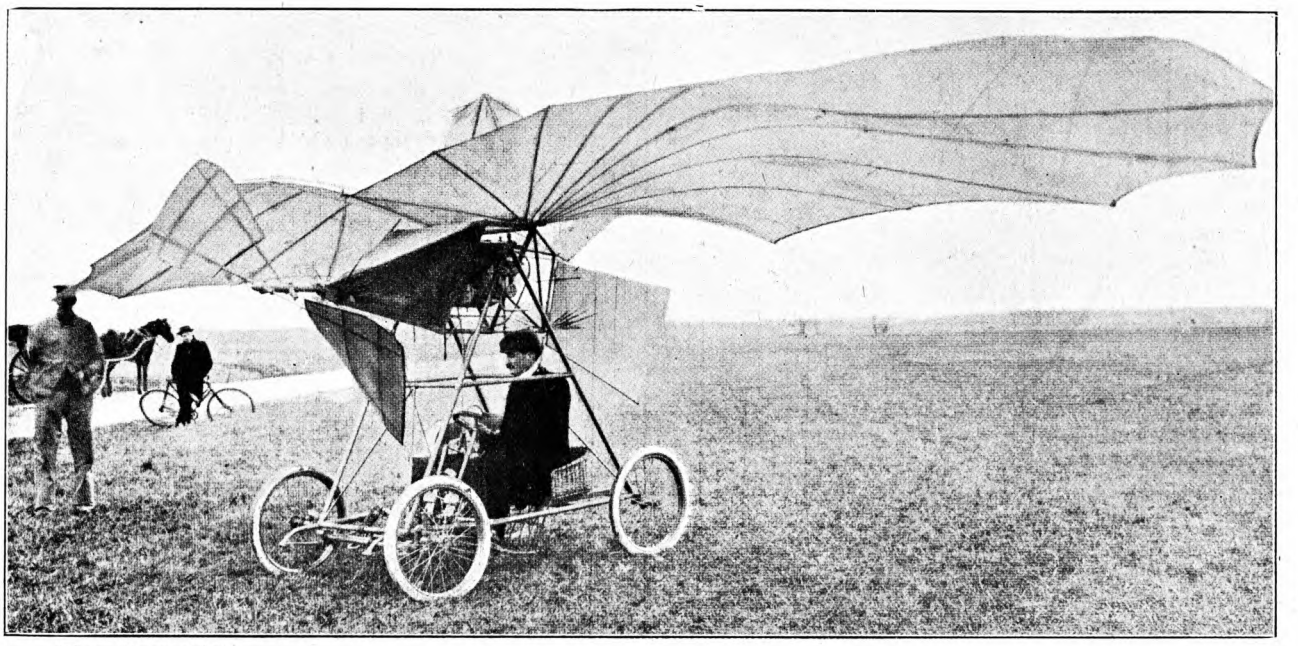
VANDERBILT
POKALEN
VANDTES
PAA
DUNLOP
RINGE

Vuia's Luftskib.

Netop i disse Dage, da man venter paa Resultaterne fra Øen Lindholm, hvor Direktør Ellehammer for Alvor skal forsøge sit Luftskib, kan det muligvis have Interesse at se, at man ogsaa andre Steder søger at løse Spørgsmaalet om Luftskibet „tungere end Luften" ad praktisk Vej.

Vort Billede viser en Flyvemaskine, et saakaldet „Aeroplan", konstrueret og prøvet fornylig af Franskmanden Vuia.

Apparatet bestaar af en lille Vogn, en Slags Kvadricykle, med fire Hjul forsynede med Luftringe. Paa



(Efter „l'Automobile").

Vognen er anbragt en Kulsyre-Motor, som under højeste Tryk kan udvikle 25 HK.

Denne Motor staar imidlertid ikke i Forbindelse med Vognens Hjul, men driver derimod ved Remtræk en stor Luftpropeller, som er $2,_2$ m. i Diameter og har $2,_{35}$ m. Stigning.

Propelleren er anbragt forrest paa Maskinen, saaledes at den driver Luften ind under de mægtige udspilelige Vinger af Staalbarduner og ferniseret Silketøj. Vingerne har en Længde i Sejlretningen af $2,_{40}$ m. og et Vingefang af $8,_{70}$ m. Vægten af hele Flyvemaskinen (uden Passager) er 195 kg.

Naar Maskinen holder stille paa Jorden og Motoren sættes i Gang, vil Propelleren begynde at arbejde og derved drive Køretøjet fremad. Saasnart Køretøjets Hastighed paa Jorden bliver tilstrækkelig stor (efter Konstruktørens Mening 60 km. i Timen), maa Maskinen løfte sig fra Jorden og flyve videre i Luften.

I Luften styres Aeroplanet i vandret Retning ved Hjælp af et lodret stillet Ror og i lodret Retning ved den større eller mindre Hældning, som Mekanikeren vilkaarlig kan give Vingerne, der er drejelige om en vandret Aksel. Saalænge Maskinen løber paa Jorden, styres den som et almindeligt Automobil ved Forhjulene.

Ved de første Forsøg, der fandt Sted for ca. en Maaned siden i meget ugunstigt Vejr og paa et fugtigt og opkørt Terræn, opnaaede Maskinen ikke mere end 20 km. Fart i Timen. Der kunde altsaa ikke være Tale om, at det hævede sig fra Jorden.

Konstruktøren er nu ifærd med at indbygge en 100 HK. Buchet-Motor, som kun vejer 100 kg.; med den haaber han sikkert at opnaa de ønskede 60 km. i Timen. Hvis nu blot den Hastighed maa vise sig tilstrækkelig til at løfte Apparatet fra Jorden.

Under alle Omstændigheder er det lykkedes Ellehammer med langt svagere Motor og mindre Hastighed at hæve sin Flyvemaskine og man tør vel nok udtale Formodning om, at Ellehammer er et godt Stykke nærmere ved Maalet end hans franske Konkurrent.

200 K. M.
I TIMEN
kørte Hr.
DEMOGEOT
PAA
DUNLOP
RINGE

En sjælden Dommer.

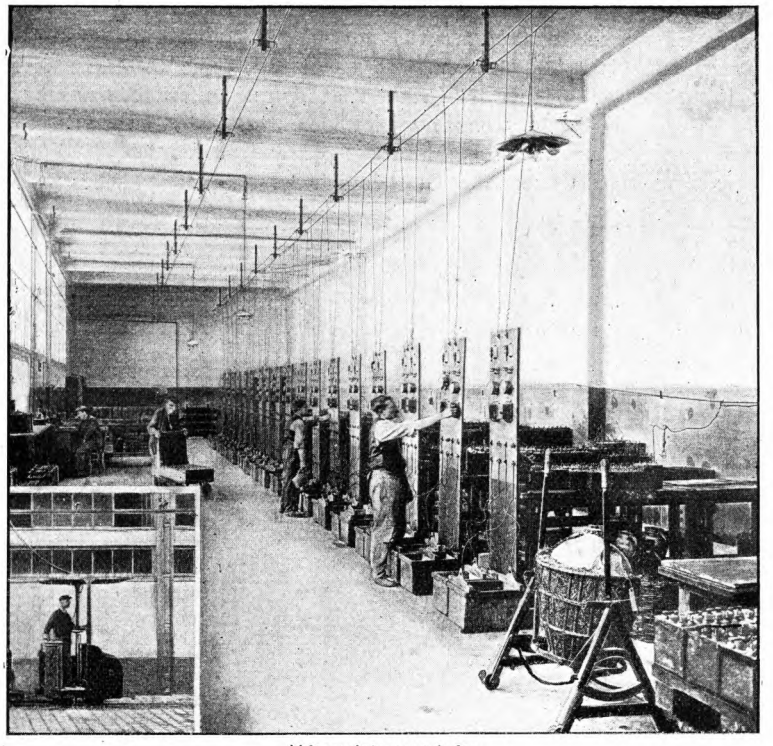
I New-York blev fornylig en ung, fransk Chauffør fremstillet for Retten, anklaget for at have kørt for hurtigt.

Chaufføren tilstaar frimodigt, at han har kørt altfor hurtigt og belaver sig paa sin Straf, da han til sin Forbavselse hører Dommeren sige:

„Naa! ja, ja! De er da ingen Løgner, men siger Sandhed. Det er første Gang, jeg hører en Chauffør, der er noteret for at køre for hurtigt, indrømme sine Feil. De kan slippe med en Advarsel."

„Les Etablissements Alfred Dinin".

Den Industri, som vel i Grunden mest intimt er forbundet med Automobilet, eller rettere med alt, hvad der hedder Benzinmotor, er Akkumulatorfabrikationen. En-



Akkumulatorerne lades.

hver Automobilist ved, at det ømmeste Punkt ved hele Motoren er Tændingen; svigter Tændingen, kan han lige saa gerne med det samme opgive det hele. Der er da heller næppe noget, som Videnskabens Teknikere og Ingeniører har studeret grundigere og lagt mere Arbejde i, end netop Forbedringen af det lille ømme Punkt — Akkumulatoren. Den er, som Franskmændene siger — l'enfant prodique — Smertensbarnet, som trods alt alligevel ikke kan undværes.

Den „ideale" Akkumulator staar vedblivende som en af Videnskabens uløste Problemer, vi mener *den* Akkumulator, som er fjederlet, indeholder et Utal af Ampèretimer og lader sig oplade i Løbet af en Times Tid. Af og til bringer ganske vist Telegrafen Efterretning om, at Verdens store Forretningsmand, Edison, nu har opfundet en Akkumulator, der kan yde saa og saa meget, men — naa, ja, hidtil er det kun blevet ved Telegrammerne.

Her i Europa er vi nu engang ikke saa sangvinske som Amerikanerne, vi holder mere af det støtte, rolige og alvorlige Arbejde, og af — Resultaterne, det, vi kan tage og føle paa.

Og blandt dem, der er naaet videst, er uden Tvivl Alfred Dinin.

Helt langt ude i en af Paris' Forstæder, ude paa den anden Side af Boulogneskoven, (i Paranthes bemærket er det en af de smudsigste og elendigste Dampsporvogne, jeg endnu har haft mine Ben i, som fører en derud) — saa ud over en mørk Seinebro, tværs over en simpel Landevej, (som *hedder* Quai national) og man staar overfor en stor moderne Fabrik, paa et Sted, hvor man i Grunden nærmest havde tænkt sig at finde en Pløjemark.

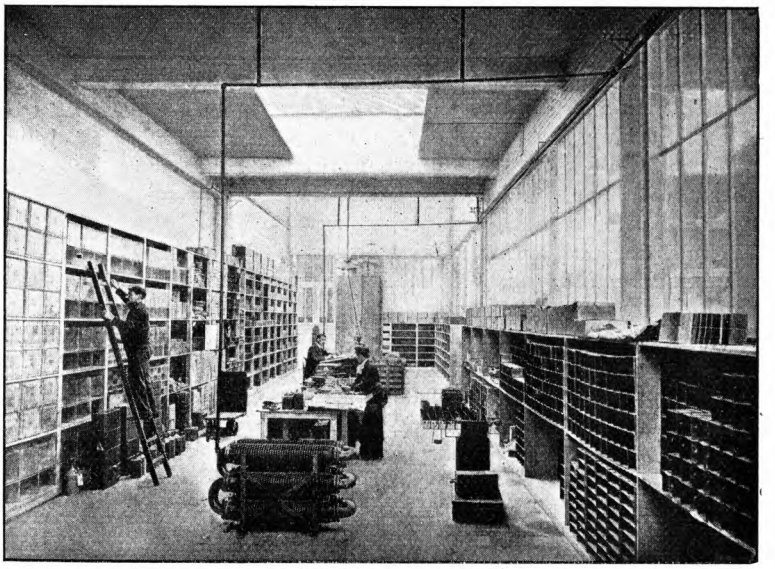
Alfred Dinins Fabrik er ganske ny og arbejder med lutter unge Kræfter som Ledere; den blev grundlagt den 1ste Januar 1896. Havde først Lokaler i Quai Jemmapes, indtog et Areal af ca. 600 Kvadratmeter, beskæftigede omtrent 40 Arbejdere og anvendte en Dampmaskine paa 30 Hestes Kraft.

Flyttede den 1ste Januar 1899 til Rue Pouchet, Paris, indtog da et Areal af 1200 Kvadratmeter, beskæftigede 70 Arbejdere og anvendte en Dampmaskine paa 50 Hestes Kraft.

Da Fabrikken i Paris hurtigt viste sig utilstrækkelig, tilføjedes den 15de Juli 1902 endnu et Værksted, beliggende Rue Lannois Nr. 124, med et Areal af 1500 Kvadratmeter, 50 Arbejdere og Maskine paa 50 Hestes Kraft.

Endelig blev begge Værksteder den 15. Juli 1904 slaaede sammen i den store, moderne Fabrik i Levallois-Perret, hvor Fabrikken nu ligger.

Den har et Areal af 8000 Kvadratmeter, beskæftiger over 200 Arbejdere og anvender en Dampmaskine



Akkumulatorerne magasineres.

Engelske
Dunlop
Ringe
anbringes
paa enhver
Bedre Vogn

paa 200 Hestes Kraft. Som man ser, en rivende og storslaaet Udvikling! Flotte og fuldtud moderne, lyse og luftige Lokaler, elektrisk Lys og Centralvarme overalt.

Tæt ved Udgangen, paa venstre Side, slaar en stærk, svovlet Damp os i Møde. Paa vor Forespørgsel, hvad det var og om det ogsaa hørte med til Fabrikationen, svarede Hr. Dinin høfligt: „Aa, ja saamænd, det er vore Badeværelser, hvor de Arbejdere, som er beskæftigede med Blyfabrikationen, hver Dag, før de forlader Fabrikken, faar sig et Svovlbad. Vi gør det for at undgaa de ellers saa let forekommende Blyforgiftninger."

Det kemiske Laboratorium.

Vi skal i en senere Artikel komme ind paa den tekniske Side af Akkumulatorfabrikationen; vi skal, inden vi slutter af, omtale, at Dinin leverer Akkumulatorer til saa godt som alle Frankrigs første Automobilfabrikker, til det franske Telegrafvæsen samt at alle Frankrigs Jernbanevogne belyses ved Hjælp af Batterier fra Alfred Dinin.

Motorius.

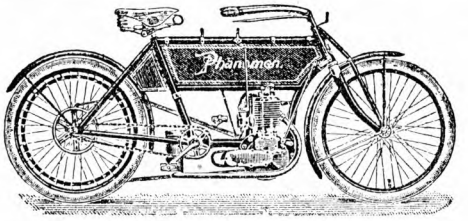
ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
sejrer
med
Glans
overalt

Tegn Abonnement paa

„MOTOR"

1,25 Kr. pr. Kvartal.

Gratis i Resten af April Kvartal 1906.



Vesterbrogade 20 **F. BÜLOW** København B.

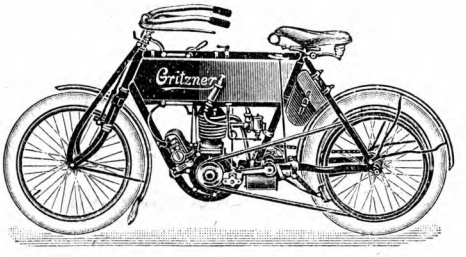
PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER

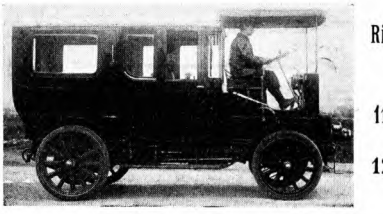
F. Rosenstand

15, Nørrevoldgade 15



Motorer — Motorcykler
Motortilbehør
København K.

24 HK.
4 Mils Hastighed.
12000 Kr.



Ringe Benzinforbrug.
11 Personer.
12000 Kr.

FRANSK TURIST-AUTOMOBIL

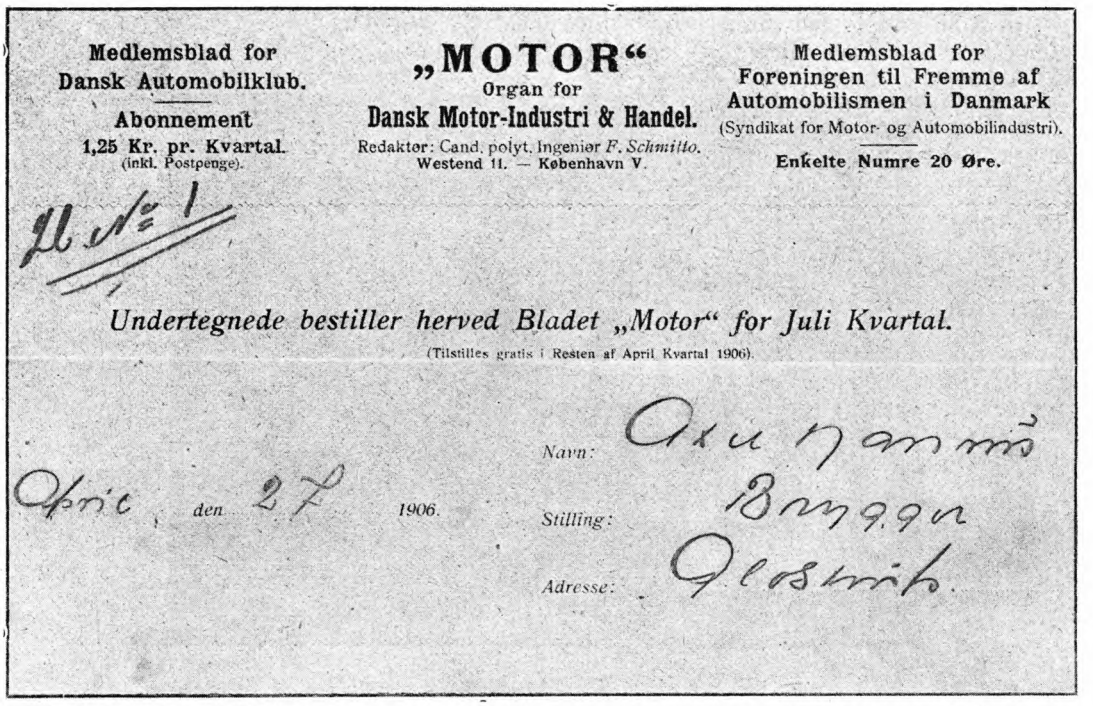
Fineste Konstruktion, elegant Udstyr, særlig egnet for større Ejendomsbesiddere.

AUTOMOBIL-OMNIBUSSER

sælges paa favorable Vilkaar. Erfaringsmæs. Vejledning ydes ved Startning af Ruter og Chauffeurs uddannes.

DANSK AUTOMOBILSELSKAB
Telefon 9879. Børsgade 8. København K.

Brug!
Anbefal!
ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
til alle
Motor-Vogne



Medlemsblad for Dansk Automobilklub.

Abonnement 1,25 Kr. pr. Kvartal. (inkl. Postpenge).

„MOTOR"
Organ for
Dansk Motor-Industri & Handel.
Redaktør: Cand. polyt. Ingeniør *F. Schmitto.*
Westend 11. — København V.

Medlemsblad for Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark (Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Enkelte Numre 20 Øre.

Nº 1

Undertegnede bestiller herved Bladet „Motor" for Juli Kvartal.

(Tilstilles gratis i Resten af April Kvartal 1906).

Navn: Axel Hansen

Stilling: Direktør

Adresse: Westend 11.

April den 27 1906.

Med Stolthed kan vi meddele, at „Motor" synes at blive hilst med Sympati fra alle Motor-interesserede Kredse. Allerede den 27. April, altsaa Dagen før Bladet officielt kom til Verden, modtog vi den første udfyldte Abonnementskupon, som vi hermed gengiver som et værdigt Eksempel til Efterfølgelse, idet vi bringer Hr. Direktør Axel Hansen vor bedste Tak for den Iver, hvormed han, der dog som Medlem af „Dansk Automobilklub" modtager Bladet, alligevel har villet sikre sig det.

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

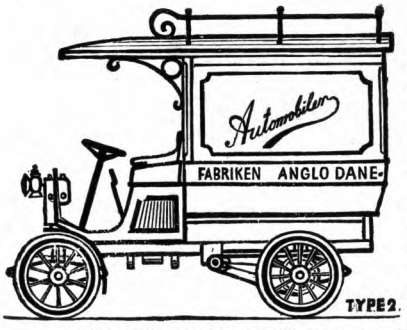
A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

AUTOMOBILASSURANCE

— Billigste Vilkaar. —

Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.



Vor Motor- og Gearkonstruktion har ved lang Tids daglig Drift vist en enestaaende Paalidelighed og Soliditet. Vi bor her! og kan saaledes yde vore Kunder en virkelig Garanti.

Alle Oplysninger faas paa Forlangende.

FABRIKEN ANGLO DANE

Roskildevej 39. — København F.

Motorcyclister!

Automobilister!

Udfyld vedlagte Kupon og send den til Westend 11 — København.

Gratis

i Resten af April Kvartal.

Chauffeur-Skole.

Fra en meget bekendt Automobilist har vi modtaget følgende Forespørgsel:

„Da det sikkert inden ret længe vil blive et staaende Spørgsmaal „hvorfra skal jeg faa en dygtig Chauffeur", synes det mig af Interesse at faa denne Sag taget op til Behandling allerede nu for at have den forberedt til Efteraaret, der er den rette Tid for en eventuel Uddannelse. En saadan Uddannelse skulde formentlig baade være theoretisk og praktisk, den sidste saavel i Kørsel som i Remisearbejder. Jeg henstiller til „Automobil-Syndikatet" at tage denne Opgave op: ved Henvendelse til forskellige Automobil-Fabrikanter at skaffe Plads til Chauffeur-Emner og Oplysninger om, hvor en dygtig Chauffeur for en kortere eller længere Tid kan faas, da Fabrikanterne i flere Tilfælde vil have Fordel af selv at uddanne Folk og derved beholde en forholdsvis billig Arbejdskraft."

Det er med stor Glæde, vi har set Diskussion om et for alle Motorister saa vigtigt Spørgsmaal blive rejst her i Bladet. Vi giver ganske den ærede Indsender Ret i, at der i overordentlig Grad tiltrænges en omhyggelig praktisk og teoretisk Uddannelse af vore Chauffører, ikke mindst for at sikre en hensynsfuld Kørsel. Spørgsmaalet er kun, hvad Vej man skal gaa for at naa dette Maal.

Vi henstiller til alle Automobilejere, Forhandlere og Fabrikanter her i Bladet at fremsætte Forslag til en Ordning af denne Sag. Det saaledes tilvejebragte Materiale vil være af største Betydning for „Automobil-Syndikatet", saafremt det, som vi haaber, vil tage denne Opgave paa sig. Altsaa frem med de gode Ideer!

Red.

Hydraulisk Afbremsning af Motorer.

Det er bekendt nok, at Afbremsningen af de hurtiggaaende Automobilmotorer er en saare vanskelig Sag.

Den gamle Prony-Bremse er meget omstændelig at benytte og tilmed kan tilfældige Omstændigheder bevirke, at Resultaterne bliver ret upaalidelige.

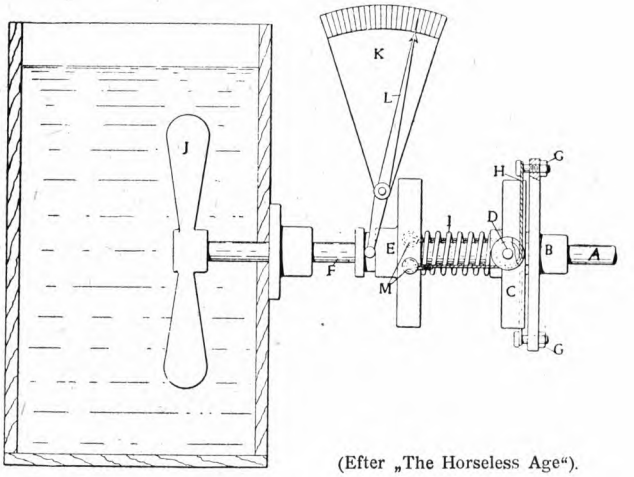
Bedre er naturligvis Dynamobremsen, den er simpel at anvende og let at holde i Orden, men den har den store Fejl, at Installation af Dynamo, Schaltbrædt o. s. v. er meget kostbar og desuden tager forholdsvis stor Plads op. Det er derfor kun de store Fabrikker, der kan indlade sig paa at afbremse Motorerne elektrisk.

For mindre Værksteder og for private Motorejere, der ønsker at kontrollere Styrken af deres Maskine, har en Amerikaner i „The Horseless Age" foreslaaet et nyt hydraulisk Bremseapparat, der er let at fremstille og holde i Orden og fremfor alt hverken udkræver stor Bekostning eller stor Plads.

Apparatet er baseret paa en Propellers Modstand i Vand. Motoren, som skal afbremses, forbindes paa en passende Maade med Akslen A. B er en Slags Medbringerkobling, med to Knapper GG skruet fast ved Randen. Medbringeren B er fastkilet paa Akslen A. Til Knapperne G G er bundet Snore H, som gaar over Skiven C, gennem Blokkene D til Knapperne M, som er skruet fast i Skiven E. Snorskiven C er fastkilet paa Akslen F, der ender mellem Skiven C og Medbringeren B.

Skiven E gaar paa en Kile paa Akslen F, saa at den kan bevæge sig frem og tilbage paa denne Aksel.

Paa denne Maade bliver Motorens Kraft overført fra Akslen A og Medbringeren B, gennem Snorene H,



(Efter „The Horseless Age").

omkring Blokkene D til Skiven E, Fjedren I og Propelleren J.

Propelleren J's Modstand i Vandbeholderen vil sammentrykke Fjedren I mere eller mindre efter Modstandens Størrelse. Viseren L er anbragt saaledes, at den bevæger sig, naar Fjedren sammenpresses og saaledes angiver Modstanden paa Skalaen K, og naar man kender Afstanden fra Centrum af Akslen F til Centrum af Blokken D tilligemed Fjedrens Styrke, saa er det let at inddele K. Ved at forbinde Viserapparatet med en Omdrejningstæller, kan man indrette det saaledes, at man paa Skalaen direkte aflæser det afbremsede Antal H. K.

Det er en Selvfølge, at Skruens Blade maa være omstyrbare, saa at man kan variere Modstanden under Forsøget.

Motorismen vokser i Belgien.

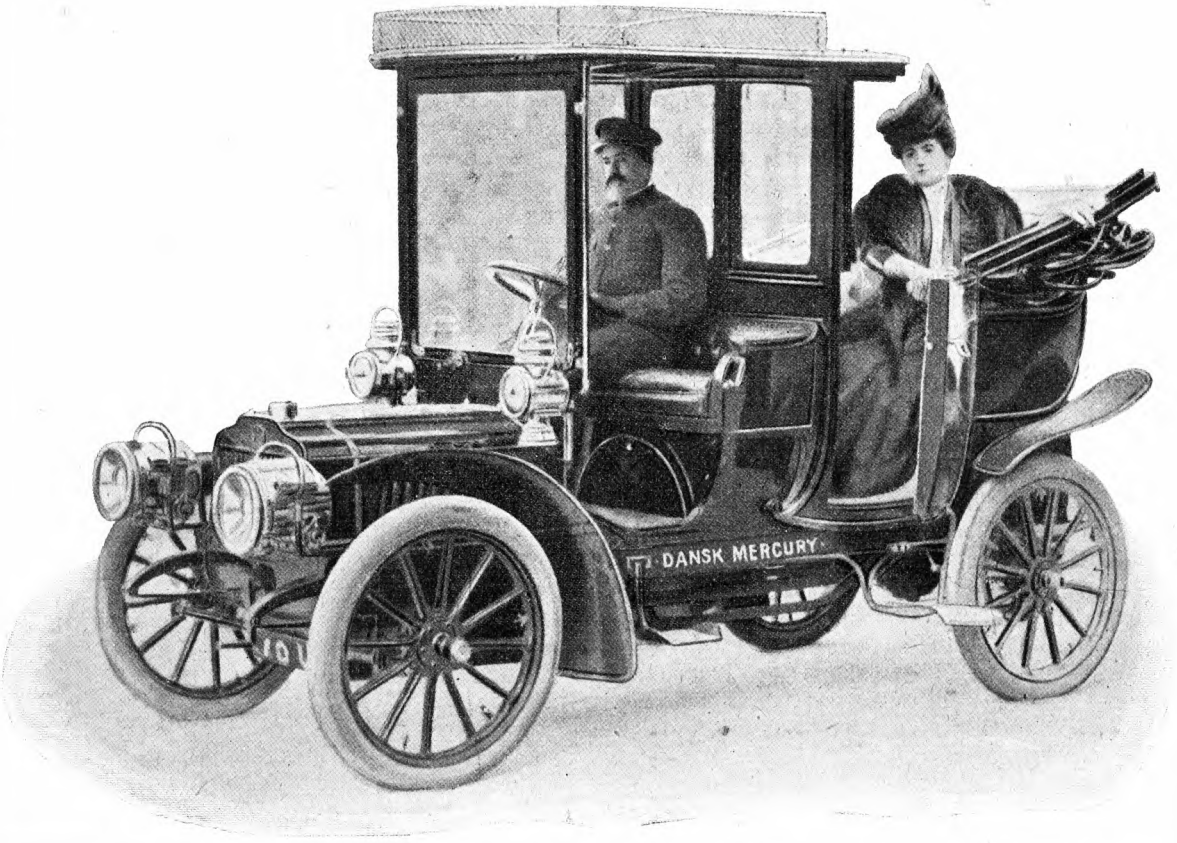
I 1901 var der i Belgien 1332 Motorvogne og 714 Motorcykler. I December 1905 var der 4914 Motorvogne og 5873 Motorcykler.

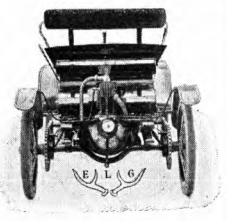
Facon Nr. 2.

CARL JOH. JANSSEN'S AUTOMOBIL-UDSTILLING

VESTERGADE No. 9

Nr. 4.





Nr. 1 set bagfra.

Nr. 1. **E. L. G.** Mobiler Model 1906 m. baglænds Gang. Lettest at betjene, hurtigste og paalideligste Motorvogn og endda den billigste i Verden. 8 Øre pr. Mil Benzin. Paa 5 Min. kan enhver lære at køre. OBS. Har ved Væddeløb slaaet Vogne med 4 G. saa stor HK. og til 10 G. saa høj Pris. Vognens Vægt er 450 Pd.

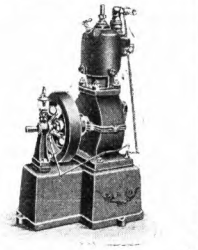
2	Person,	Model 1905 —	Kr. 1,970.
4	„	„ 1905 —	- 2,200.
2	„	„ 1906 —	- 2,200.
2	„	do. m. Varekas.	- 2,300.

Nr. 2. **E. L. G.** dobbel Phaeton.
4 Cyl. 12—14 HK. Kr. 7,500.
2 „ 8 „ - 3,690.
Clement. 2 Cyl. $^{8}/_{10}$ HK. Kr. 4,500.
Speciel Offerte i alle Modlr. og HK.

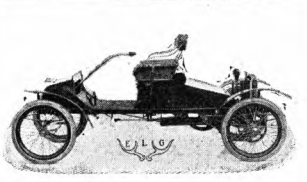
Nr. 3. Landaulet. **Clement Bayard eller Richard Bracier.** Paris.
4 Cyl. $^{12}/_{16}$ $^{16}/_{20}$ $^{24}/_{30}$ $^{40}/_{50}$ HK.

Nr. 4. **E. L. G.** Motosacoche.
Vægt komplet 58 Pd., tager enhver Stigning. Kr. 600. Kan paasættes enhver alm. Cykle, Kr. 450.

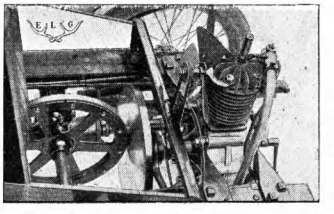
Nr. 5. **E. L. G.** Motor. 4 HK. Kr. 600 komplet m. alt Tilbehør. For Landbrug, Industri og Baade.
$1^{1}/_{2}$-3-6 HK. Lev. paa Bestilling.



Nr. 5.



Nr. 1 set fra Siden.



Friktionsgear til Nr. 1.

Facon Nr. 3.

Fr. Bagges Kgl. Hof-Bogtrykkeri, Gothersgade 14, Kbhvn K.